Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9325**
18. Wahlperiode 02.08.2016

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Annalena Baerbock, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/9213 –

Verzögerung von Bauarbeiten am Kanaltunnel Rendsburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Kanaltunnel in Rendsburg ist eine wichtige Nord-Süd-Verbindung in der schleswig-holsteinischen Stadt Rendsburg. Der Tunnel führt unter dem Nord-Ostsee-Kanal hindurch. Für den Bau und Betrieb des Tunnels ist die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) in Kiel-Holtenau zuständig. Allerdings kam es in der letzten Zeit im Rahmen von Sanierungsarbeiten zu weiteren Bauverzögerungen (www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Kanaltunnel-wird-und-wird-nicht-fertig,kanaltunnel168.html). Längere Bauarbeiten und damit zusammenhängende Verkehrsbeeinträchtigungen führen zu negativen Auswirkungen bei Anwohnern und regionalen Gewerbetreibenden. Hinzu kommen die Folgen aus der gesperrten Schwebefähre über den Nord-Ostsee-Kanal in Rendsburg. Es steht zu befürchten, dass die Bauarbeiten sowohl am Tunnel als auch an der Schwebefähre noch mehrere Jahre in Anspruch nehmen werden.

1. Welche Baumaßnahmen hat die Bundesregierung in den Jahren seit dem Jahr 2000 jeweils am Kanaltunnel Rendsburg durchgeführt, und welche begonnenen Maßnahmen plant sie in den folgenden Jahren abzuschließen, bzw. welche weiteren Maßnahmen plant sie darüber hinaus insgesamt durchzuführen?

Der gut 50 Jahre alte Rendsburger Kanaltunnel im Zuge der B 77 ist aus baulichen Gründen zwingend zu sanieren und zudem in erheblichem Umfang an neue Sicherheitsnormen, insbesondere was den Brandschutz betrifft, anzupassen. Die laufende Tunnelsanierung sowie alle erforderlichen Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten im Tunnelbereich werden durch den derzeitigen Baulastträger, die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), durchgeführt. Mit der Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein ist vereinbart, dass die Baulast des Tunnels nach Abschluss der Sanierung auf den Straßenbaulastträger übergehen wird.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 1. August 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Wann werden nach Kenntnis der Bundesregierung die im Jahr 2011 begonnenen Sanierungsarbeiten an beiden Röhren des Kanaltunnels Rendsburg voraussichtlich abgeschlossen sein?

3. a) Welche Bauzeitverlängerung wird sich gegenüber der ursprünglich für dieses Vorhaben geplanten Bauzeit ergeben?

   b) Welche Gründe sind für die jeweiligen Verzögerungen nach Kenntnissen der Bundesregierung verantwortlich?

   c) Warum waren die Ursachen für die Verzögerung nicht von Baubeginn bzw. innerhalb des Baubetriebes erkennbar?

5. a) Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Bauzeitverzögerungen, und welche konkreten Maßnahmen wird sie ergreifen, um Verzögerungen solcher Größenordnung zukünftig zu vermeiden?

   b) Wie wird dementsprechend die Sanierung der zweiten Röhre vonstattengehen?

Die Fragen 2, 3 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Ende der Sanierung beider Tunnelröhren war vor Baubeginn auf Anfang des Jahres 2014 geschätzt worden. Die Bauzeit für die erste Tunnelröhre (Ost) hat sich in Folge einer Vielzahl erst während der Sanierung erkennbarer Einzelschäden jedoch immer weiter verlängert, was zeitintensive Umplanungen zur Folge hatte. Vor Baubeginn konnte das Schadensbild am alten Beton an Sohle und Wänden des Tunnels aufgrund der dauerhaft hohen Verkehrsbelastung nur stichprobenweise untersucht werden.

Für eine Verkehrsfreigabe der Oströhre müssen noch letzte Arbeiten abgeschlossen werden. Die Oströhre sollte zeitnah freigegeben werden.

Mit der Sanierung der zweiten Tunnelröhre (West) kann erst dann angefangen werden, wenn ein verlässlicher Bauzeitenplan, der die zügige Abwicklung der Maßnahme sicherstellt, vorliegt. In jedem Fall wird der Zeitraum einer Sperrung der Weströhre auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt.

4. a) Zu welchen Gesamtkosten werden die Sanierungsmaßnahmen an beiden Röhren des Kanaltunnels führen?

   b) Von welchen Mehrkosten gegenüber den anfangs ermittelten Kosten geht die Bundesregierung aus?

   c) Welche Gründe sind für die jeweiligen Steigerungen der Baukosten nach Kenntnissen der Bundesregierung verantwortlich?

Die Gesamtkosten stehen noch nicht fest. Zu den Gründen der Baukostensteigerung wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

6. Wie viele Mitarbeiter der WSV waren für das Projekt bisher durchschnittlich pro Monat seit Baubeginn verantwortlich (bitte jeweils angeben, wie viele davon jeweils Juristen, Ingenieure, Techniker/Bauaufseher sind)?

Auf der Baustelle wurden anfangs fünf Ingenieure eingesetzt sowie sechs Bauaufseher. Dazu kommen im Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Kiel-Holtenau und in der Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt anteilig mehrere Ingenieure und Juristen. Mit Beginn der verschiedenen Umplanungen wurden auf der Baustelle ein Ingenieur und ein Techniker zusätzlich eingesetzt.

Alle weiteren Ingenieurleistungen wurden über Verträge mit freiberuflichen Dritten erbracht, deren Umfang ständig wuchs, so dass allein zur Steuerung dieser Verträge ein weiterer WSV-Ingenieur zusätzlich zum Einsatz kommen musste.

7. Welche tagesgenauen Stillstandzeiten hat es auf der Baustelle im Zuge der Grundsanierung seit Baubeginn gegeben (bitte tabellarisch angeben)?

Es hat auf der Baustelle keine Stillstandszeiten gegeben. Die Baufirma hat keine solchen Zeiten geltend gemacht. Der Baufortschritt war jedoch wiederkehrend in der vollumfänglichen Ausführung geplanter Leistungen behindert. Durch Umstellungen im Bauablauf konnte stattdessen in ungestörten Bereichen gearbeitet werden.

8. Wie viele Bauarbeiter wurden pro Tag auf der Baustelle im Zuge der Grundsanierung seit Baubeginn jeweils eingesetzt (bitte tabellarisch angeben)?

9. Welche gesamten aufsummierten Arbeitszeiten pro Woche gab es auf der Baustelle im Zuge der Grundsanierung seit Baubeginn jeweils (bitte tabellarisch angeben)?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der für die Beantwortung dieser Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit konnten die betreffenden Daten nicht im Detail erhoben werden. Auf der Baustelle waren bis zu 75 Arbeitskräfte pro Tag im Einsatz. Die tägliche Arbeitszeit betrug bis zu 17 Stunden.

10. Welches Konzept hat die WSV zur Umfahrung der Baustelle am Tunnel Rendsburg?

Während der Bauarbeiten am Tunnel steht dauerhaft jeweils eine Fahrspur pro Richtung zur Verfügung, im Normalbetrieb wären es zwei Fahrspuren pro Richtung. Dies führt insbesondere zu Verkehrsspitzenzeiten zu Behinderungen. Die Verkehrsteilnehmer werden großräumig bereits durch Hinweisschilder auf die Tunnelbaustelle aufmerksam gemacht, um die vorhandenen Umfahrungsmöglichkeiten rechtzeitig nutzen zu können. Auf der WSV-Website www.kanaltunnel-rd.de kann man sich zudem über drei verschiedene Webcam-Standorte einen schnellen Überblick über die Verkehrssituation am Tunnel verschaffen. Auf der Seite führen auch Links zu Serviceangeboten der Landesstraßenbauverwaltung mit Hinweisen zur aktuellen Verkehrslage einschließlich Ausweichempfehlungen.

11. Welches Konzept hat die WSV zur Umfahrung der in Reparatur befindlichen Schwebefähre über den Nord-Ostsee-Kanal in Rendsburg?

Für den Pkw-Verkehr hat die Schwebefähre wegen ihrer geringen Kapazität praktisch keine Bedeutung, als Alternative steht hier die Doppelfähre an der Fährstelle „Nobiskrug“ zur Verfügung. Radfahrer und Fußgänger können anstelle der Schwebefähre den etwa 1,5 Kilometer entfernten Fußgängertunnel nutzen. Zusätzlich hat das WSA Kiel-Holtenau eine schwimmende Ersatzfähre für Radfahrer und Fußgänger eingerichtet, die am 12. Juli 2016 ihren Betrieb aufgenommen hat.

12. Welche Kapazität hat die Ersatzfähre für die Schwebefähre Rendsburg, und in welchem Takt wird diese eingesetzt, und mit welchen Unterschieden zur Schwebefähre?

Die Ersatzfähre ist täglich von Montag bis Freitag von 7 bis 15 Uhr außerhalb der Ferienzeiten im Einsatz. Sie fährt derzeit bedarfsorientiert ohne Fahrplantakt. Die Schwebefähre verkehrte sieben Tage die Woche mit maximalen Betriebszeiten von 5 bis 22 Uhr mit einem Fahrplantakt von rund sieben Minuten. Die Ersatzfähre kann in ihren acht Betriebsstunden rund 1 000 Radfahrer am Tag transportieren. Die Schwebefähre wurde an Werktagen durchschnittlich von 1 700 Radfahrern und Fußgängern genutzt.

13. a) Zu welchen Verkehrsproblemen führen die im Januar 2016 verunfallte Schwebefähre und die durch Bauarbeiten eingeschränkte Kapazität des Tunnels Rendsburg?

b) Auf welche Route über den Kanal werden jeweils motorisierte Fahrzeuge (PKW, LKW, weitere) bzw. Fußgänger und Radfahrer geleitet?

Der Ausfall der Schwebefähre führte insbesondere zu Verkehrsverlagerungen des Radverkehrs auf den Fußgängertunnel. Zu Stoßzeiten (Schulbeginn und -ende) kam es dort zu geringen Wartezeiten. Ansonsten wird auf die Antworten zu den Fragen 10 und 11 verwiesen.

14. a) Welche Auswirkungen auf die örtlichen Pendler sind nach Kenntnissen der Bundesregierung mit der weiteren Bauphase des Kanaltunnels verbunden?

b) Welche Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft sind nach Kenntnissen der Bundesregierung mit der weiteren Bauphase des Kanaltunnels verbunden?

Die Planung und Realisierung der erforderlichen Tunnelsanierung durch den Bund erfolgen durchgängig im Wissen um die mit der Baumaßnahme verbundene erhebliche Betroffenheit der Region und der Bürgerinnen und Bürger aus dem Raum Rendsburg. Während der Bauarbeiten in der Weströhre werden sich in Zeiten mit erhöhtem Verkehrsaufkommen Beeinträchtigungen für den Kfz-Verkehr nicht vermeiden lassen.

15. Ab wann ist nach Auffassung der Bundesregierung mit einer Verbesserung der gesamten Verkehrssituation um den Nord-Ostsee-Kanal in Rendsburg zu rechnen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

16. Inwieweit informiert die WSV die Bevölkerung sowie die regionale Wirtschaft im Zuge der Bauarbeiten am Kanaltunnel, und inwieweit werden Bevölkerung und regionale Wirtschaft verstärkt in die weiteren Bauarbeiten einbezogen?

Die WSV informiert und kommuniziert regelmäßig über die Website www.kanaltunnel-rd.de sowie anlassbezogen mittels Pressemitteilungen. Weiterhin fanden zu jeder Phase der Tunnelsanierung Gespräche mit den Verantwortlichen der Region aus Verwaltung, Politik und Wirtschaft statt. Um diesen Dialog noch zu vertiefen, wurde am 13. Juli 2016 ein Koordinationsgremium zur Kanaltunnelsanierung eingerichtet, in dem neben der WSV die Gemeinde Osterrönfeld, die Stadt Rendsburg, der Kreis Rendsburg-Eckernförde sowie die regionale Wirtschaft mit den Unternehmensverbänden Nord und Mittelholstein vertreten sind.

17. Wann und mit welchem jeweiligen Ergebnis wurden zwischen der Bundesregierung und dem Land Schleswig-Holstein Gespräche bezüglich des Baufortschritts am Kanaltunnel geführt, und wie soll dieser Dialog zukünftig organisiert bzw. intensiviert werden?

Das Land ist mit seinem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr regelmäßig Gesprächspartner der WSV, um dessen Verantwortung für den sicheren Straßenverkehr auf der B 77 mit dem Bauablauf der Tunnelsanierung in Einklang zu bringen. Weiterhin erfolgen baubegleitend Abstimmungen mit den Landesbehörden zur Vorbereitung der bereits vereinbarten Übergabe der Baulast nach Abschluss der Sanierung.

18. Welchen Einfluss haben nach Kenntnis der Bundesregierung die von der Landesstraßenverwaltung Schleswig-Holsteins geplanten Neubauarbeiten an der Eiderbrücke im Zuge der B 77 zu Rendsburg?

Hierzu liegen derzeit keine Erkenntnisse vor.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333